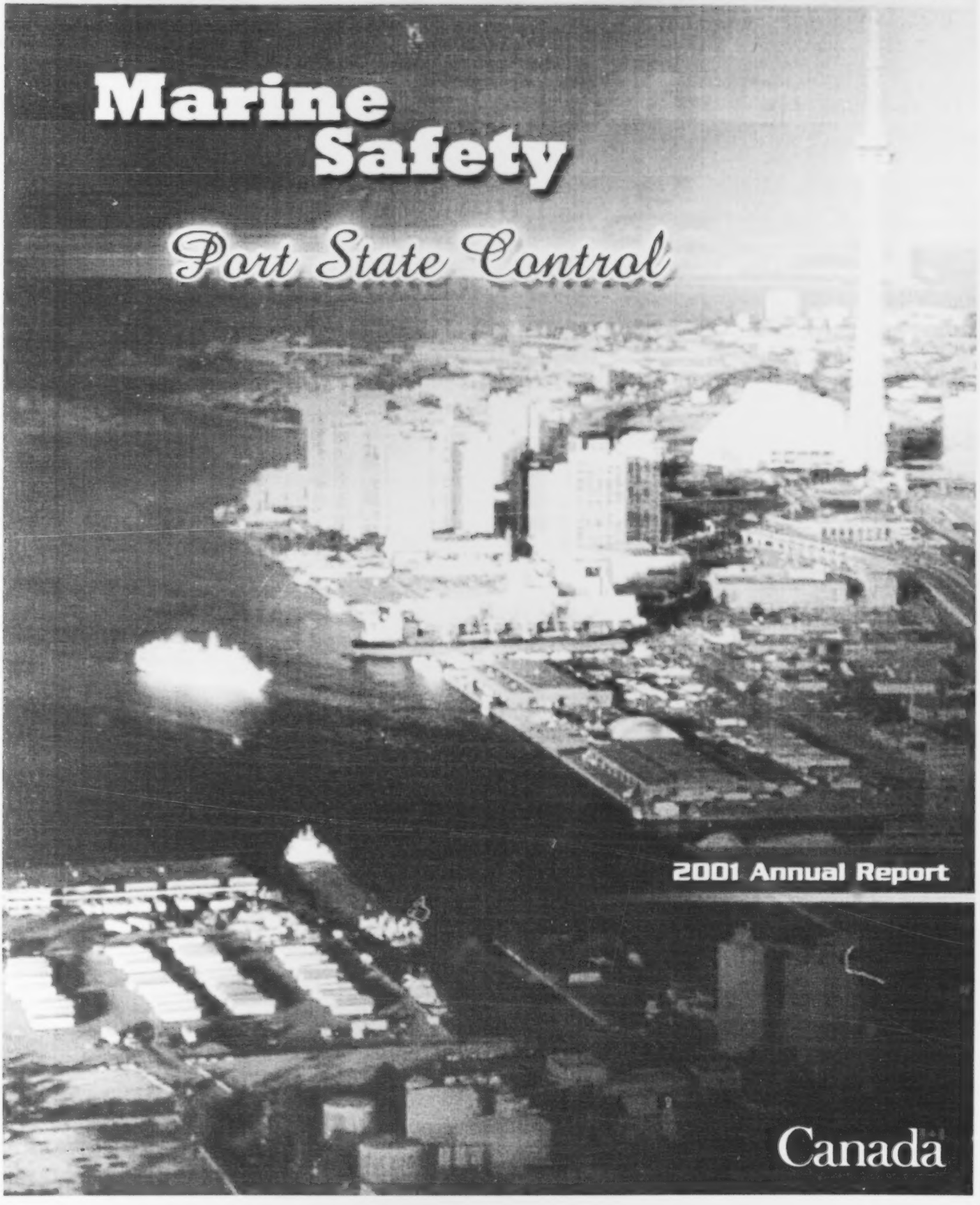
Transport Canada Transports Canada

TP 13595



Marine Safety

Port State Control

2001 Annual Report

Canada

104-05697/

Port State Control

2001 Annual Report

Foreword 2

Port State Control in Canada 3

Canadian Initiatives in 2001 4

MOU News and Initiatives 6

International Initiatives 7

Statistical Data on Port State Control – 2001 8

Summary 20

Foreword

Being the country with the longest coastline in the world Canada continued to work during 2001 towards the attainment of quality shipping. Transport Canada targets and inspects vessels under its port State control programme, to ensure that foreign vessels calling in Canadian ports comply with the provisions of the International Conventions. This regime involves thorough inspections, the highlighting of deficiencies and detentions for more serious offences.

Port State control has historically largely focused on inspection of equipment; however, in the last few years the emphasis has shifted to include the human factor. The introduction of the International Safety Management Code in July 1998, the adoption of Resolution A.850 (20) *"The Human Element: Vision, Principles and Goals"* by the International Maritime Organization's (IMO) Assembly in 1997 and IMO's decision to shift its focus from the development of technical standards towards the human element has introduced a new approach to marine safety; the maritime industry is working on the implementation of a safety culture.

Transport Canada in 2001, increased its focus towards the human element onboard ships. During the summer season, port State control inspectors performed operational control onboard large cruise ships calling at Canadian ports to ensure that crew were properly trained to respond to emergencies. It is our intention to repeat this campaign in 2002, as the number of large passenger vessels has continued to increase on both the east and west coasts.

During 2001, Transport Canada continued working on the improvement of its port State control programme through training sessions for port State control inspectors. Canada participated in the work of the Paris and Tokyo MOUs and provided subject matter experts to the IMO/IMA Academy in Trieste, Italy. Transport Canada further continued to work with the Mexican Maritime Authority and the United States Coast Guard. In June 2001, Canada proudly signed the Joint North American Declaration on Port State Control with our NAFTA partners.

The events of September 11th affected many aspects of the transportation sector. The IMO Assembly agreed, during its 22nd session, to review the existing international legal and technical measures to prevent and suppress terrorist acts against ships and to improve security both onboard ships as well as ashore. Canada has worked closely with the United States and has already taken steps to address security issues. Safety and security are now closely linked and Transport Canada will continue its efforts to strengthen our security measures.

Transport Canada is committed through its port State control programme to the protection of life, property and the environment. Marine transportation is the most environmental friendly mode of transportation. Canada remains committed to fighting sub-standard shipping and port State control remains a very effective way to ensure that vessels calling in our ports meet the requirements of international conventions.

Bud Streeter
Director General

Port State Control in Canada

Port State Control (PSC) is a ship inspection program whereby foreign vessels entering a sovereign state's waters are boarded and inspected to ensure compliance with major international maritime conventions. These include the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) and the International Labour Organization Convention No. 147 (ILO 147).

Bulk Carriers calling in Canada, which meet criteria for the Bulk Carrier Inspection Programme, may be given a special inspection including the vessel's structure

PSC programmes are of a regional nature; that is, several countries sharing common waters are grouped together under a Memorandum of Understanding (MOU) to ensure that vessels trading in their area conform to international standards.

There are two MOUs to which Canada is signatory: the Paris MOU comprising 19 countries (18 European and Canada) and the Tokyo MOU comprising 18 Asia/Pacific countries.

Canada became an associate member to the Paris MOU in April 1988 and was accepted as a full member in May 1994, the first non-European member to be so accepted. Canada was the driving force in the creation of the Tokyo MOU and has been a member since its inception in December 1993.

The Safety and Security group within Transport Canada is responsible for all PSC activities within Canada and foreign ship inspections are carried out at all major ports by ship inspectors of the Marine Safety Branch.

Canadian Initiatives in 2001

Marine transport is essential to today's global economy and the sustainable development of the shipping industry is crucial, not just to world trade but also to the marine environment. Canada is committed to working with its neighbours and trading partners to help preserve the marine ecosystem, while transporting goods as safely and efficiently as possible. Canada collaborates with many other countries to achieve this goal. To this end, Transport Canada Marine Safety (TCMS) has completed a number of projects over the past year.

In January 2001, Transport Canada implemented its new Internet-based Canadian Port State Control System (CPSCS). The new system provides a user-friendly access to Canadian, Paris MOU and Tokyo MOU PSC data and allows the inspectors to update the system following their inspections.

The new information system was nominated for a Government of Canada Distinction Award. The nomination was an honor in itself and it was with great pleasure that Transport Canada Marine Safety won the gold medal for investing strategically in information management and technology.

Port State Control Course in classroom and practical experience inspecting a ship

Port State Control

The Marine Safety Directorate continued to conduct several national port State control training sessions during the year. These courses were delivered by experienced Port State Control Officers (PSCOs) whose aim was to continue to strive for harmonization in the regions and accordingly, achieve national harmonization.

During the last year, Transport Canada has maintained its focus on bulk carrier safety via the Canadian Bulk Carrier Inspection Programme. The tragic loss of the bulk carriers "Christopher" and "Kamikawa Maru" during the second half of 2001, demonstrates the importance of such a programme. In addition to the regular inspection of a vessel, inspections performed under this regime focus on the structure of bulk carriers to ensure compliance with international conventions. Forty percent (40%) of inspections were carried out on bulk carriers, which was the largest percentage for any one kind of ship inspected. Four hundred and eighty-five bulk carriers were inspected and fifty-eight were detained in 2001, which represented sixty-three percent (63%) of the total detentions.

In addition to the Bulk Carrier Inspection Programme, Transport Canada inspectors have targeted foreign tankers calling at Canadian ports. These ships are inspected during their initial visit and on an annual basis thereafter.

In response to the increasing number and size of foreign passenger ships calling at our ports, Transport Canada held its first national campaign during the summer season focusing on the human element onboard passenger ships. During these inspections, a team of Transport Canada inspectors performed operational control onboard targeted vessels. During such inspections, crew members had to demonstrate their ability to perform exercises in simulated emergency situations, such as fire, abandoning ship and damage control. A total of fifteen vessels were inspected under this new programme in 2001 and Transport Canada plans to continue this type of inspection in the future.

Passenger vessels, often carrying more than 2400 passengers, have been the focus of operational control in 2001

MOU News and Initiatives

Thirty-seven port State control States make up the Paris and Tokyo MOUs. Regional agreements on port State control have also been concluded in Latin America, the Caribbean, Mediterranean and Indian Oceans and in the Central and Western African regions. This year as always, Canada maintained an active role within the Paris and Tokyo Memoranda.

Representatives from Canada continued their association with the other members of the MOUs by participating in several activities. Transport Canada Marine Safety participated in the Paris MOU Committee meeting, the Technical Evaluation Group, the Advisory Board, PSCO exchange programmes and surveyor seminars. Canada was also the leader of a Paris MOU Task Force on the Improvement of the Inspection Reporting System. As a member of the Paris MOU, Canadian PSCOs performed concentrated inspections on cargo securing from March 1, 2001 to May 31, 2001 as part of a concentrated inspection campaign put forth by the MOU.

Transport Canada Marine Safety also participated in the Tokyo MOU Committee meeting held during the year as well as in the Expert Missions and Surveyor Seminars. The PSCO Exchange Programme also saw Canadian inspectors being stationed in New Zealand. Canada is also a member of three of the intersessional working groups of the Committee.

For more information on the Paris and Tokyo MOUs please visit the following websites:

- Paris: **www.parismou.org**
- Tokyo: **www.tokyo-mou.org**

International Initiatives

On June 6th 2001, Canada continued to demonstrate its commitment to enhance maritime safety by signing a *Joint Declaration On Port State Control* with its neighbours in North America. Canada, Mexico and the United States of America signed the Declaration in London, England during the 74th session of the IMO Marine Safety Committee. This agreement was the result of work initiated two years ago by the North American Free Trade Agreement (NAFTA) Transportation Consultative Group, and it will serve as a framework to improve the safety of shipping in North America.

In response to the signatory agreement, the Canadian Minister of Transport, David Collenette said, "This declaration contains measures that will improve enforcement and harmonize procedures for inspecting, detaining and reporting substandard vessels. This international collaboration demonstrates our shared commitment to safer ships and cleaner seas, as well as acceptable working and living conditions onboard ships."

By signing this declaration, the maritime authorities for all three countries agreed to:

- strengthen cooperation;
- harmonize training, inspection, detention and reporting procedures;
- support and encourage the efforts of the International Maritime Organization to enhance shipping standards and compliance;
- record unwillingness by flag states to adequately control their ships;
- plan the adoption of comprehensive criteria for flag state administrations and ship registers; and
- publish detailed information on inspection and detention statistics regularly.

The three countries have already taken steps to achieve some of these goals. In this regard, Transport Canada inspectors have had the opportunity to visit the ports of Manzanillo, Mexico and Seattle, USA. Canada also hosted inspectors from the USCG, who attended the Canadian Port State Control training course, and we are looking forward to hosting inspectors from the Maritime Authority of Mexico in the near future. By doing so, all three parties wish to promote more consistent global inspections.

Transport Canada also hosted a port State control inspector from Chile and provided lecturers at the IMO/IMA Academy in Trieste, Italy. The International Maritime Academy (IMA) of Trieste is an international institution in the training field for postgraduate studies. Its courses are aimed at participants with a university degree or equivalent education who already work in Government structures but need some further training to improve the quality of their work. Students from all over the world attend this Academy.

Statistical Data on Port State Control – 2001

Inspections

Canadian port State control inspections are conducted under the auspices of the *Canada Shipping Act* and Paris/Tokyo Memoranda of Understanding on port State control, to determine foreign vessel compliance with international conventions. During the past five years, the number of inspections reached its highest level in 2001 with 1197 inspections performed. The number of inspections corresponds to approximately thirty percent (30%) of vessels calling at Canadian ports. As a result of our improved targeting and our special programmes (namely Bulk Carrier Inspection and Tanker Inspection), a decrease in the number of substandard ships trading in Canadian ports has been evident.

The number of ships with deficiencies was fifty-two percent (52%) of the total inspections. This number is slightly down from the year 2000, which was fifty-four percent (54%). Of those ships with deficiencies, eight percent (8%) of total ships inspected were detained as compared with detentions from 2000 when the percentage was higher with a detention rate of ten percent (10%).

Improper stowage of food in freezer

Table 1: Comparison of ships inspected, ships with deficiencies and ships detained in Canada over the past five years

YEAR	2001	2000	1999	1998	1997
Inspections	1197	1070	1076	1191	1011
with Deficiencies	634	583	563	587	470
Detained	92	103	125	142	118

Table 2: Ships inspected by Flag in Canada over the last five years

COUNTRY	2001	2000	1999	1998	1997
Algeria	0	4	2	4	3
Antigua and Barbuda	16	15	11	12	6
Antilles Netherlands	1	4	4	5	3
Bahamas	102	77	87	102	84
Bahrain	0	0	0	1	0
Barbados	13	22	16	16	18
Belize	0	1	1	5	3
Bermuda	18	8	17	12	17
Bolivia	0	0	1	0	0
Brazil	0	2	2	2	2
Bulgaria	4	6	4	4	4
Cambodia	1	0	0	0	0
Cameroon, Rep. of	1	0	0	0	0
Cayman Islands	9	9	9	10	4
Chile	1	0	1	1	1
China, Peoples Rep.	2	9	3	14	12
Colombia	1	0	0	0	0
Croatia	4	3	12	7	3
Cuba	0	0	0	6	11
Cyprus	82	69	75	93	78
Denmark	11	16	10	17	21
Egypt	2	0	4	2	3
Estonia	0	0	1	2	1
Faeroe Islands	0	0	0	0	1
Finland	1	2	2	1	1
France	7	5	3	4	4
Germany	11	13	13	8	13
Gibraltar	2	3	1	2	0
Greece	66	49	57	67	50
Honduras	0	0	0	1	0
Hong Kong	31	28	19	18	21
Hungary	0	0	0	0	1
Iceland	0	0	0	0	2
India	13	9	13	3	19
Indonesia	0	1	0	3	1
Iran	3	0	1	1	2

(CONTINUED) →

Table 2 (CONTINUED)

COUNTRY	2001	2000	1999	1998	1997
Israel	4	3	0	6	4
Italy	8	7	8	2	5
Japan	5	9	5	11	1
Korea, Rep. of	19	8	9	7	4
Kuwait	0	0	1	0	0
Latvia	0	0	0	3	4
Lebanon	0	0	0	0	1
Liberia	142	113	145	149	107
Lithuania	4	10	3	5	5
Luxemburg	0	0	0	0	1
Malaysia	3	6	5	9	5
Malta	74	64	65	66	60
Man, Isle of	3	4	1	4	1
Marshall Islands	38	15	17	21	16
Mauritius	1	0	0	2	3
Mexico	0	1	1	0	0
Morocco	1	0	1	0	0
Myanmar, Union of	2	2	4	3	6
Netherlands, The	21	27	29	26	20
Norway	71	69	72	80	68
Pakistan	0	0	1	0	1
Panama	235	198	178	189	121
Philippines	20	32	23	20	18
Poland	2	4	3	7	5
Portugal	2	0	0	3	1
Qatar	0	2	0	1	0
Russia	11	10	13	19	23
St. Vincent & Grenadines	13	18	15	19	14
Sao Tome & Principe	1	0	0	0	0
Saudi Arabia	3	2	0	2	2
Singapore	40	35	34	36	43
South Africa	0	3	1	0	0
Spain	1	1	0	0	0
Sri Lanka	0	1	0	0	0
Sweden	3	5	8	10	13
Switzerland	2	1	1	1	1
Syrian Arab Rep.	0	0	0	0	1
Taiwan	1	3	3	1	2
Thailand	5	4	7	3	8
Tonga	1	0	0	0	0

(CONTINUED) →

Table 2 (CONTINUED)

COUNTRY	2001	2000	1999	1998	1997
Tunisia	0	0	0	0	1
Turkey	9	7	11	17	17
Tuvalu	2	0	0	0	0
Ukraine	0	6	3	8	11
United Arab Emirates	0	0	0	1	0
United Kingdom	22	14	13	15	13
U.S.A.	15	17	22	12	9
Vanuatu	11	14	5	8	7
Venezuela	0	0	0	2	0
Total	1197	1070	1076	1191	1011

The flags of the majority of ships inspected in 2001 are the same as in previous years, namely, those registered in Panama, Liberia, Bahamas, Cyprus, Malta, Norway and Greece. These seven flag States represent sixty-four percent (64%) of the total inspections conducted. As in the past, Panama had the most vessels inspected with a total of 235, which represents twenty percent (20%) of the total inspections performed. This year, there was a noticeable increase in the number of Marshall Island flagged vessels inspected in Canada.

Table 3: Inspections by Port/Office over the past five years

OFFICE	2001	2000	1999	1998	1997
			ATLANTIC REGION		
St. John's	57	41	56	53	54
Marystown	0	0	0	0	0
Lewisporte	1	3	3	5	9
Cornerbrook	1	4	4	9	11
Dartmouth	106	124	109	122	87
Sydney	8	12	9	11	6
Yarmouth	6	2	8	4	10
Charlottetown	6	8	12	17	18
Saint John, N.B.	104	53	48	149	125
Port Hawkesbury	134	74	66	68	63
Bathurst	29	18	37	17	9

(CONTINUED) →

Table 3
(CONTINUED)

OFFICE	2001	2000	1999	1998	1997
			QUEBEC REGION		
Montreal	71	72	101	67	75
Baie Comeau	1	13	26	23	6
Rimouski	4	3	3	2	3
Gaspe	6	6	10	9	13
Quebec City	107	119	132	129	112
Sept Iles	6	8	2	4	6
Port Cartier	1	7	7	8	10
			ONTARIO REGION		
Toronto	0	7	8	19	27
Kingston	1	2	2	3	3
St. Catherines	3	10	15	25	13
Collingwood	0	0	0	2	0
Thunder Bay	24	45	46	38	72
Sarnia	7	11	9	11	5
			PACIFIC REGION		
Vancouver	477	410	347	187	267
Victoria	3	1	3	0	1
Prince Rupert	29	9	0	0	0
			PRAIRIE & NORTHERN REGION		
Western Arctic	1	5	4	1	0
Eastern Arctic	3	2	8	4	2
			ST. LAWRENCE SEAWAY		
Seaway	1	1	1	4	4
Total	1197	1070	1076	1191	1011

The Pacific Region, as in the past, led the way performing 509 inspections followed by the Atlantic Region with 452, Quebec Region with 196, Ontario Region with 35, Prairie and Northern Region with 4 and the St. Lawrence Seaway Maritime Corporation with 1. The Pacific, Atlantic and Quebec regions combined to perform ninety-seven percent (97%) of all inspections carried out in Canada for 2001.

As in the past, the vessels flying the flags of Panama, Liberia, Malta and Cyprus constituted sixty percent (60%) of the total detentions in Canada. These flag States also represent forty-five percent (45%) of the vessels inspected by Canadian port State control officers.

Table 4: Ships detained by flag in Canada over past five years

FLAG STATE	2001	2000	1999	1998	1997
Algeria	0	3	0	2	1
Antigua and Barbuda	1	1	3	1	0
Antilles Netherlands	0	1	0	0	0
Bahamas	7	4	3	7	7
Barbados	0	1	0	0	0
Belize	0	0	0	3	2
Bermuda	3	0	0	1	0
Brazil	0	1	1	1	0
Bulgaria	1	1	1	0	0
Cayman Islands	3	2	0	0	0
Chile	1	0	0	0	0
China People's Rep.	0	1	2	1	2
Croatia	0	0	0	0	1
Cuba	0	0	0	0	4
Cyprus	13	10	18	27	21
Denmark	0	0	0	0	1
Egypt	0	0	3	0	2
Finland	0	0	0	0	0
France	0	0	0	0	1
Germany	1	0	1	0	0
Gibraltar	0	1	0	0	0
Greece	6	4	7	7	6
Honduras	0	0	0	0	0
Hong Kong	1	2	4	1	3
India	1	0	5	0	6
Indonesia	0	0	0	1	0
Iran	1	0	0	1	0
Italy	0	2	0	0	1
Japan	0	1	0	0	0
Korea, Republic of	0	1	2	1	0
Latvia	0	0	0	0	1
Lebanon	0	0	0	0	1
Liberia	12	13	18	23	8
Lithuania	0	1	1	1	0
Luxemburg	0	0	0	0	1
Malaysia	1	1	0	1	2
Malta	13	15	12	18	10
Marshall Islands	3	0	0	2	0

(CONTINUED) →

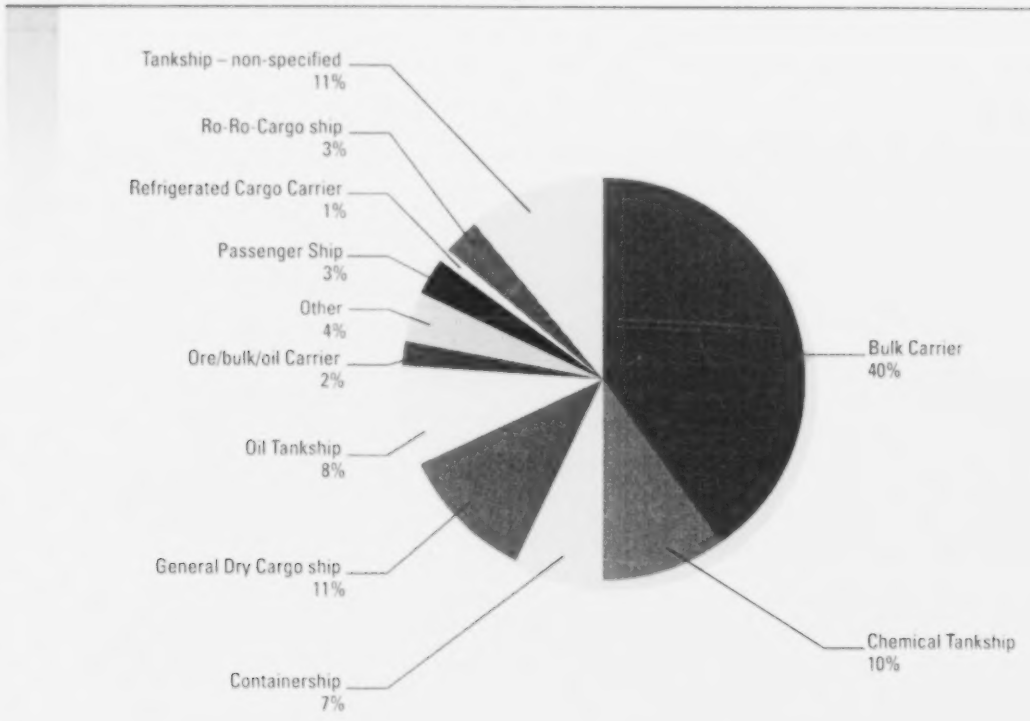
Table 4
(CONTINUED)

FLAG STATE	2001	2000	1999	1998	1997
Mauritius	0	0	0	1	0
Morocco	1	0	0	0	0
Netherlands, The	0	4	1	1	0
Norway	1	6	2	1	3
Pakistan	0	0	1	0	0
Panama	17	17	18	18	17
Philippines	2	3	2	4	0
Qatar	0	1	0	0	0
Russia	0	0	4	2	1
St. Vincent & Grenadines	1	3	2	4	4
Singapore	1	1	2	1	3
Sweden	0	0	2	0	1
Syrian Arab Republic	0	0	0	0	1
Taiwan	0	1	1	0	0
Thailand	0	0	2	2	2
Turkey	1	0	4	7	4
Ukraine	0	1	0	1	1
U.S.A.	0	0	3	0	0
Venezuela	0	0	0	1	0

Panama led the way in 2001 with seventeen vessels detained, which represents five percent (5%) of the total Panamanian vessels inspected. Cyprus and Malta followed with thirteen detentions representing sixteen percent (16%) and eighteen percent (18%) of their respective total inspections. These were followed closely by Liberia with twelve detentions constituting eight percent (8%) of its total inspections.

In Canada, the largest number of inspections by type of vessel has always been the bulk carrier. Bulk carrier inspections have been consistent at around forty percent (40%) of total vessels inspected. In 2001, the total inspections on bulk carriers were exactly forty percent (40%) of inspections performed. Bulk carriers also represented sixty-three percent (63%) of the total detentions by type of vessel.

Figure 1: Ships inspected by type



Deficiencies

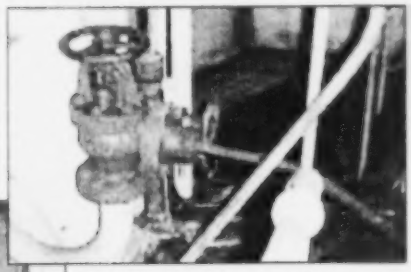
Many different categories of deficiencies are found during port State control inspections. Again, the largest percentage of defects was in the category of Fire Fighting Appliances, accounting for eighteen point three percent (18.3%) of the total number of deficiencies. There were 634 deficient vessels inspected in Canada during 2001 with defects totaling 3747.

Safety in general had the second highest number of deficiencies discovered representing fifteen point seven percent (15.7%) of the total deficiencies reported. The "Safety in General" category lists, among other defects, structural deficiencies and corrosion of the ship's structure.

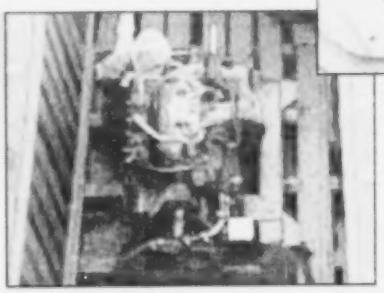
Guardrails corroded and broken off on ship's crane platform

Lifesaving Appliances and Navigation Equipment had the third and fourth highest percentage of deficiencies at twelve point six percent (12.6%) and eleven point five percent (11.5%) respectively.

The above four categories of deficiencies represent failure in the maintenance of essential equipment and structures required for the safety of any voyage. It is alarming that they continue to remain at the top of the list of trouble spots, once again, in 2001.

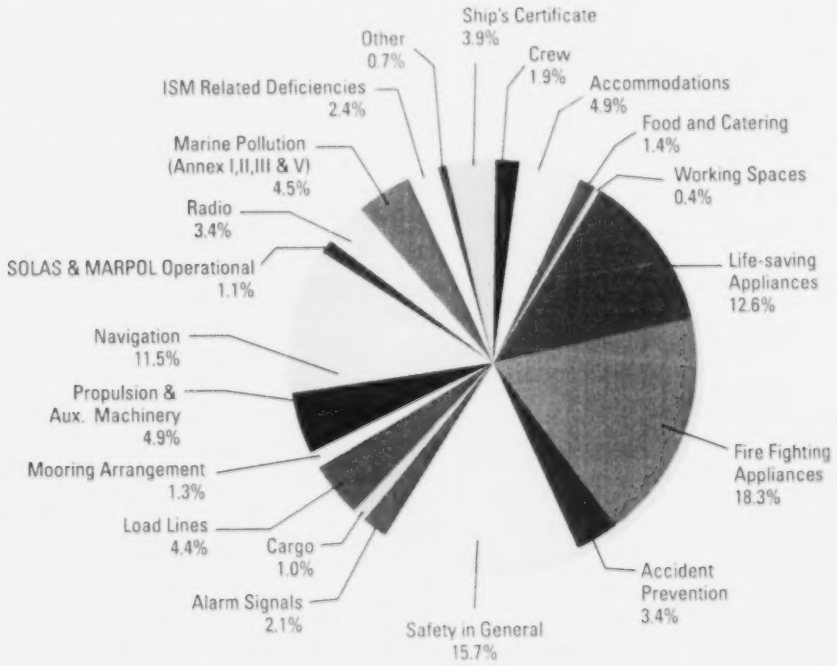


Fire hydrant unable to be used with fire hose



Inoperable lifeboat engine

Figure 2: Deficiencies by category



ISM Deficiencies

The year 2001 was the third year of full implementation of the International Safety Management (ISM) Code. Since July 1, 1998 all passenger ships, tankers, bulk carriers, gas carriers and high speed crafts of 500 gross tonnage or more, must have onboard a valid Safety Management Certificate and a copy of the company's Document of Compliance.

Results from inspections of the past three years have shown the category of Emergency Preparedness has continually held the highest rate of ISM deficiencies with a total of 44 defects in 2001. This number represents forty-eight percent (48%) of the ISM total reported deficiencies.

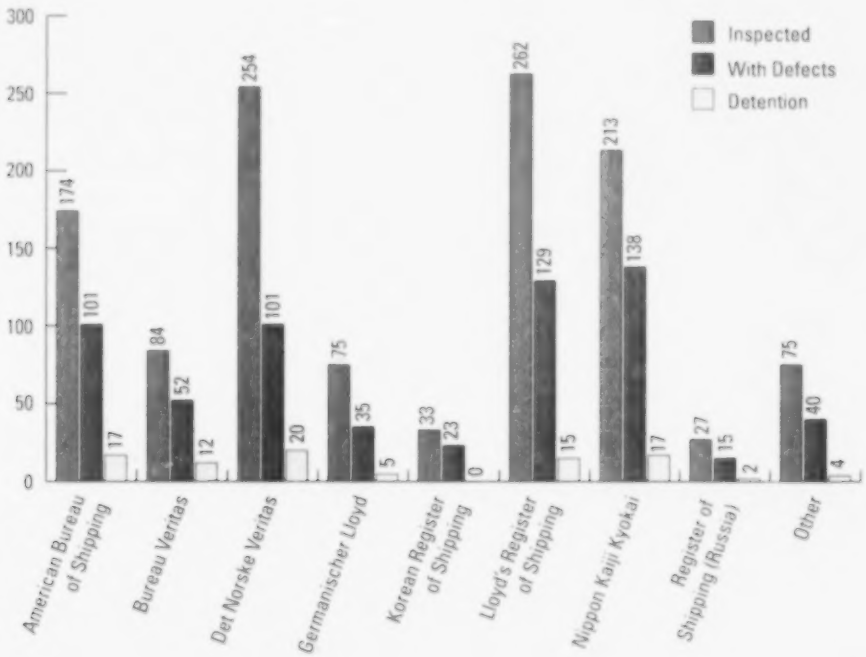
■ Table 5: ISM Deficiencies

ISM Defect Description	No. Defects 2001	Percentage of Defects 2001	No. Defects 2000	Percentage of Defects 2000
Safety and Environmental Policy	1	1.1	2	2.98
Company Responsibility and Authority	1	1.1	5	7.46
Master Responsibility and Authority	0	0	1	1.49
Resources and Personnel	7	7.69	3	4.48
Development and Plans for Shipboard Operations	7	7.69	6	8.96
Emergency Preparedness	44	48.35	19	28.35
Report and Analysis of Non-Conformity, Accidents, and Hazardous Occurrences.	5	10.62	3	4.48
Maintenance of Ship Equipment	16	17.58	16	23.88
Documentation	7	7.69	7	10.45
Company Verification, Review and Evaluation	1	1.1	3	4.48
Certification, Verification and Control	0	0	0	0
Other	2	2.2	2	2.98

Classification Societies

Eight major Classification Societies and the group "Other" are represented in Figure 3. Lloyd's Register of Shipping shows the most ships inspected, followed closely by Det Norske Veritas, Nippon Kaiji Kyokai and American Bureau of Shipping. The table also shows that Bureau Veritas had the highest percentage of detentions related to the number of their inspections, while Korean Register of Shipping had the lowest. The representation of detentions in Figure 3 does not indicate if the detentions were classification society related.

Figure 3: Ships inspected, ships with deficiencies and ships detained by Classification Society

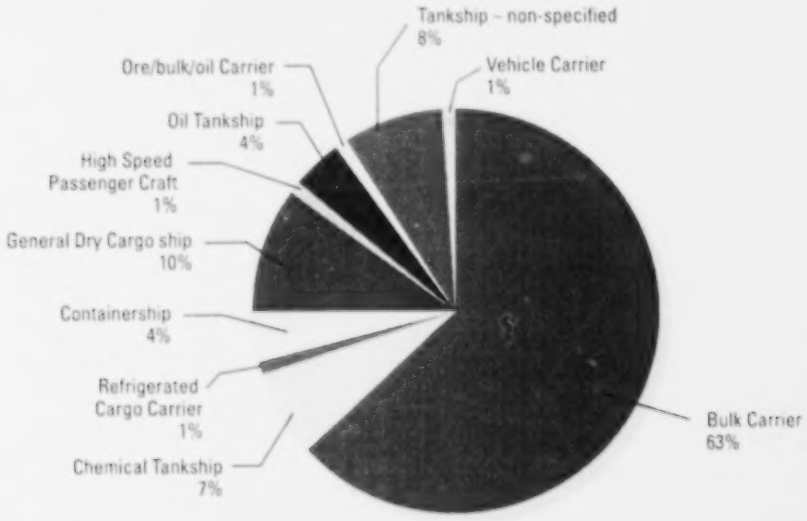


Detentions by Type of Ship

Of the ninety-two detentions in 2001, fifty-eight percent (58%) were bulk carriers. This figure represents sixty-three percent (63%) of the total detentions for that year.

In fact, approximately sixty-three percent (63%) of the total detentions in Canada remains constant for bulk carriers, with the next highest rate being fifty-three percent (53%) lower, held by the vessel type General Dry Cargo.

■ Figure 4: Ships detained by type



Head of a ventilation pipe replaced by 2 litre plastic bottle

Summary

he number of inspections in Canadian ports reached a five-year high of 1197 in 2001. Statistics show that the number of vessels with deficiencies has remained around fifty-three percent (53%) for the past three years, with little deviation during the measured five-year period.

Despite the increase in the number of inspections and the steady number of vessels found with deficiencies, we are pleased to note that the percentage of detained vessels, which was close to 12% in the 1990's, dropped to 9.6% in 2000 and hit a record low of 7.7% in 2001. Transport Canada believes that this positive trend proves that the overall improvement in the quality of vessels calling in Canadian ports is due largely to the port State control inspection program. The department is also supportive of rewarding quality ships and ensuring that substandard shipping receives negative publicity.

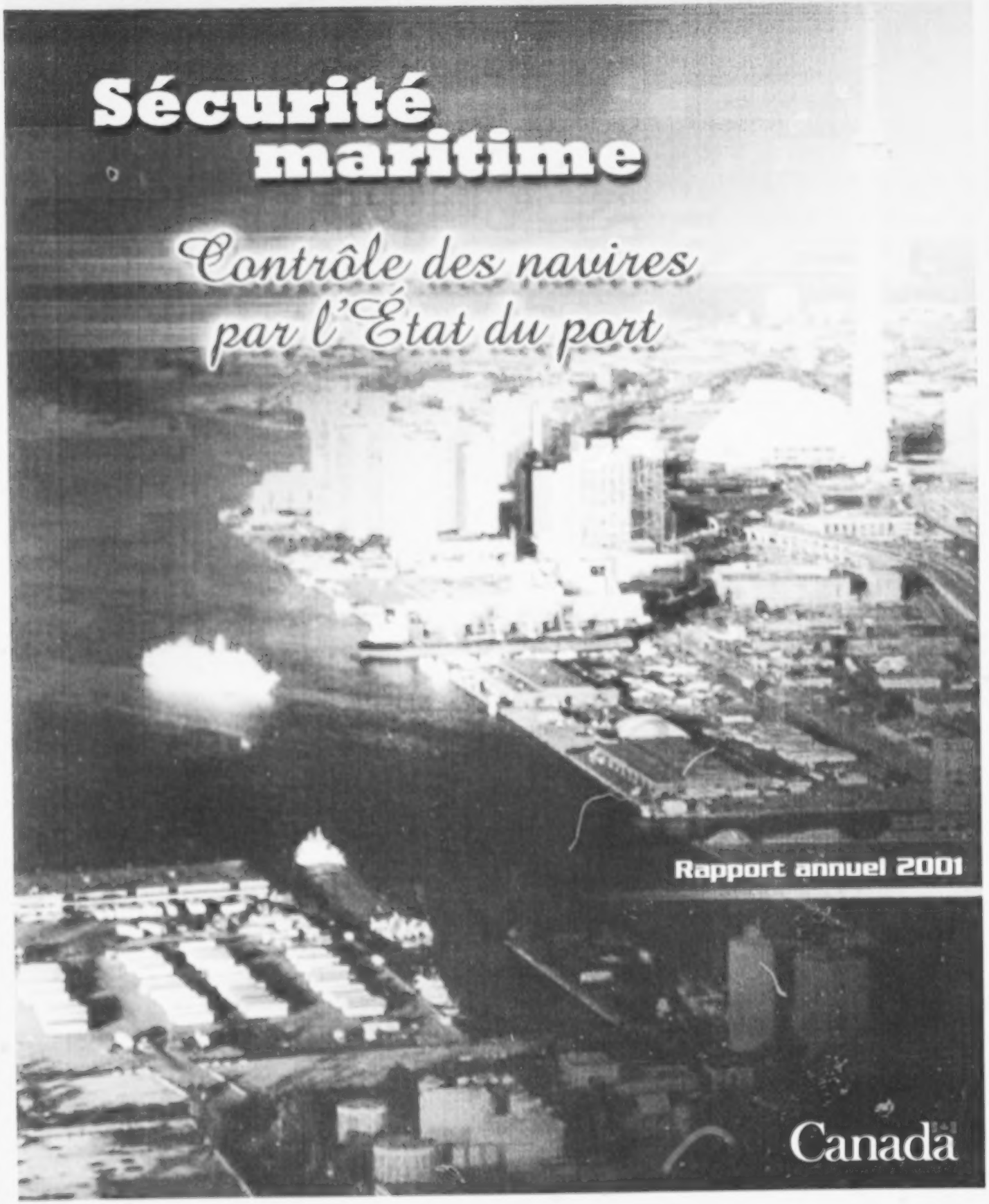
The goal of Transport Canada Marine Safety is to continue to see a decrease in detentions and to eventually reach the stage where there are no detentions in our port State control program. To achieve this we will continue the trend of quality inspections over quantity inspections. In addition, the directorate will concentrate on training sessions for Port State Control Officers (PSCOs), push for the exchange of regional expertise and assist other nations in effectively implementing port State regimes.

By continuing our international cooperation initiatives and by raising the standard of training for our inspectors, Transport Canada Marine Safety hopes to tighten the net on substandard shipping and make the waters of the world, particularly around Canada, safe for life, property and the marine environment.

For more information on Port State Control, please visit our website: **www.tc.gc.ca/MarineSafety/Ships-and-operations-standards/Inspection/Port-State-Control/menu.htm**

Transports Canada Transport Canada

TP 13595



Sécurité maritime

Contrôle des navires par l'État du port

Rapport annuel 2001

Canada

Contrôle des navires par l'État du port

Rapport annuel 2001

Avant-propos 2

Le contrôle des navires par l'État du port au Canada 3

Initiatives canadiennes en 2001 4

Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente 6

Initiatives internationales 7

Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2001 8

Résumé 20

Avant-propos

titre de pays ayant le littoral le plus long du monde, le Canada a continué à viser une navigation de qualité en 2001. Transports Canada cible et inspecte les navires dans le cadre de son programme de contrôle des navires par l'État du port pour que les navires étrangers faisant escale dans les ports canadiens se conforment aux dispositions des conventions internationales. Un tel régime comporte des inspections exhaustives, le signalement des anomalies et, dans le cas d'infractions plus graves, des détentions.

De tout temps, le contrôle des navires par l'État du port a surtout mis l'accent sur l'inspection de l'équipement; toutefois, au cours des dernières années, l'accent s'est déplacé et il intègre le facteur humain. L'introduction du Code international de gestion de la sécurité en juillet 1998, l'adoption de la résolution A.850 (20) intitulée « *Optique, principes et objectifs en ce qui concerne l'élément humain* » par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale en 1997 et la décision de l'OMI de mettre l'accent non pas sur l'élaboration de normes techniques, mais sur l'élément humain, ont instauré une nouvelle approche en matière de sécurité maritime; l'industrie maritime s'emploie à mettre en œuvre une culture de la sécurité.

En 2001, Transports Canada a concentré davantage son attention sur l'élément humain à bord des navires. Au cours de la saison estivale, les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port ont effectué un contrôle opérationnel à bord des grands paquebots de croisière pour vérifier si les membres d'équipage étaient adéquatement formés pour intervenir en cas d'urgence. Nous avons l'intention de répéter cette expérience en 2002, car le nombre des grands navires à passagers augmente toujours, à la fois sur les côtes est et ouest.

Au cours de 2001, Transports Canada a continué à améliorer son programme de contrôle des navires par l'État du port à la faveur de séances de formation à l'intention des inspecteurs qui en sont chargés. Le Canada a collaboré aux travaux des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo, et il a prêté les services d'experts en la matière à l'Académie maritime internationale de l'OMI à Trieste (Italie). En outre, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec l'Administration maritime mexicaine et la Garde côtière des États-Unis. En juin 2001, le Canada a fièrement signé la Déclaration nord-américaine conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port avec ses partenaires de l'ALENA.

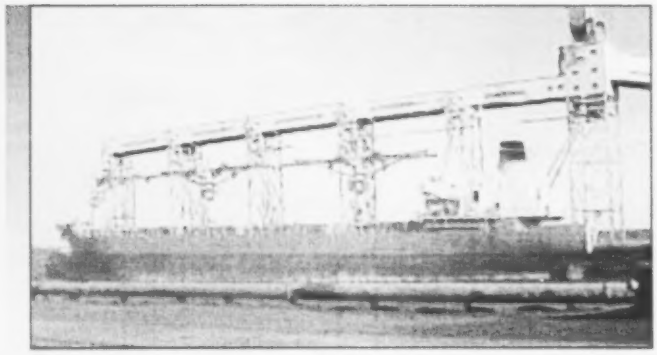
Les événements du 11 septembre ont influé sur de nombreux aspects du secteur des transports. Lors de sa 22e session, l'Assemblée de l'OMI a convenu d'examiner les outils juridiques et techniques internationaux actuels afin de prévenir et de faire disparaître les actes de terrorisme perpétrés contre les navires, de même que pour améliorer la sûreté à bord des navires et à terre. Le Canada a collaboré étroitement avec les États-Unis et il a déjà pris des mesures afin de régler les questions de sûreté. La sécurité et la sûreté sont dorénavant étroitement liées; Transports Canada poursuivra ses efforts afin de renforcer ses mesures de sûreté.

Grâce à son programme de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada s'est engagé à protéger la vie, les biens et l'environnement. La navi[illegible]on maritime constitue le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. Le Canada respecte son engagement de lutter contres les navires et les équipages qui ne sont pas à la hauteur des normes; le contrôle des navires par l'État du port demeure un moyen très efficace de vérifier si les navires faisant escale dans nos ports respectent les exigences des conventions internationales.

Bud Streeter
Directeur général

Le contrôle des navires par l'État du port au Canada

Le contrôle des navires par l'État du port (CNEP) est un programme d'inspection des navires dans le cadre duquel les navires étrangers qui s'engagent dans les eaux d'un État souverain sont arraisonnés dans le but de vérifier s'ils respectent les exigences des principales conventions maritimes internationales. Parmi ces dernières, mentionnons notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (SCTW) et la Convention de l'Organisation internationale du travail n° 147 (OIT 147).



Les vraquiers faisant escale au Canada qui respectent les critères du Programme d'inspection peuvent faire l'objet d'une inspection spéciale, notamment de la structure du bâtiment

Les programmes du CNEP ont un caractère régional. Cela signifie que plusieurs pays partageant des étendues d'eau communes sont regroupés en vertu d'un mémorandum d'entente (ME) pour que les navires faisant du commerce dans leur région se conforment aux normes internationales.

Le Canada est signataire de deux mémorandums d'entente : le ME de Paris, qui réunit 19 pays (18 pays européens et le Canada) et le ME de Tokyo, auquel sont parties 18 pays de l'Asie-Pacifique.

Le Canada est devenu un membre associé au ME de Paris en avril 1988 et a été accepté à titre de membre à part entière en mai 1994. Le Canada est le premier pays non européen à avoir ce privilège. Par ailleurs, le Canada a été l'élément moteur de l'élaboration du ME de Tokyo dont il est membre depuis son entrée en vigueur en décembre 1993.

Transports Canada, Sécurité et sûreté, est responsable de toutes les activités de CNEP au Canada. Les inspections des navires étrangers sont effectuées dans tous les grands ports par des inspecteurs de la Direction de la sécurité maritime.

Initiatives canadiennes en 2001

Le transport maritime est essentiel à l'économie mondiale actuelle. Le développement durable de l'industrie de la navigation est vital, non seulement pour le commerce international, mais également pour la conservation du milieu marin. Le Canada s'est engagé à collaborer avec ses voisins et ses partenaires commerciaux pour assurer la préservation de l'écosystème et le transport des marchandises de la façon la plus sûre et la plus efficace possible. Pour y parvenir, le Canada collabore avec de nombreux pays. À cette fin, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a parachevé l'an dernier un certain nombre de projets.

En janvier 2001, Transports Canada a mis en application son nouveau Système de contrôle des navires par l'État du port faisant appel à Internet (SCNEP). Le nouveau système permet d'accéder en toute convivialité aux données canadiennes du SCNEP, du mémorandum d'entente de Paris et de celui de Tokyo, et il permet aux inspecteurs de le mettre à jour à la suite des inspections.

Le nouveau système d'information a été mis en nomination en vue d'obtenir un prix de distinction du Gouvernement du Canada. La nomination était en soi un honneur; ce fut avec un immense plaisir que la Sécurité maritime de Transports Canada a gagné la médaille d'or pour avoir investi de façon stratégique dans la gestion et la technologie de l'information.

Dans la salle de classe, un cours sur le contrôle des navires par l'État du port, puis une expérience pratique portant sur l'inspection d'un navire

Contrôle des navires par l'État du port

Au cours de l'année, la Direction générale de la sécurité maritime a continué à offrir plusieurs séances de formation nationales sur le contrôle des navires par l'État du port. Les cours ont été donnés par des inspecteurs expérimentés chargés du contrôle des navires par l'État du port qui avaient pour but l'harmonisation régionale et, partant, nationale.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a maintenu le cap sur la sécurité des vraquiers grâce au programme canadien d'inspection des vraquiers. La perte tragique des vraquiers *Christopher* et *Kamikawa Maru* au cours de la seconde moitié de 2001 démontre l'importance d'un tel programme. Outre l'inspection courante d'un navire, les inspections effectuées sous ce régime portent sur la structure des vraquiers afin d'en vérifier la conformité avec les conventions internationales. Quarante pour cent (40 %) des inspections ont été effectuées sur des vraquiers, ce qui constitue le plus fort pourcentage d'inspections effectuées sur un même type de navires. On a inspecté quatre cent quatre-vingt-cinq vraquiers; cinquante-huit ont été détenus en 2001, ce qui représente soixante-trois pour cent (63 %) de toutes les détentions.

Outre le programme d'inspection des vraquiers, les inspecteurs de Transports Canada ont ciblé les navires-citernes étrangers qui font escale dans les ports canadiens. Ces navires sont inspectés lors de leur visite initiale, puis sur une base annuelle par la suite.

En raison de l'augmentation du nombre et de la taille des navires à passagers étrangers qui font escale dans nos ports, Transports Canada a tenu au cours de la saison estivale sa première campagne nationale, laquelle portait sur l'élément humain à bord des navires à passagers. Au cours de ces inspections, une équipe d'inspecteurs de Transports Canada a procédé à un contrôle opérationnel à bord des navires ciblés. Durant ces inspections, les membres d'équipage devaient démontrer qu'ils pouvaient effectuer des exercices dans des situations d'urgence simulées, comme un incendie, l'abandon d'un navire et le contrôle des dommages. Au total, quinze navires ont été inspectés en vertu de ce nouveau programme en 2001; Transports Canada projette de poursuivre ce type d'inspection à l'avenir.

Les navires à passagers, qui transportent souvent plus de 2 400 passagers, étaient dans la mire du contrôle opérationnel en 2001

Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente

rente-sept États exerçant le contrôle des navires par l'État du port ont signé les ME de Paris et de Tokyo. Des ententes régionales sur le contrôle des navires par l'État du port ont également été conclues en Amérique latine, dans les Caraïbes, en Méditerranée, dans l'Océan indien et dans des régions du centre et de l'ouest de l'Afrique. Cette année, comme toujours, le Canada a continué d'exercer un rôle actif à l'égard de l'application des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo.

Des représentants du Canada ont continué à s'associer à d'autres membres signataires des ME en participant à plusieurs activités. La Sécurité maritime de Transports Canada a assisté à la réunion du Comité du ME de Paris et participé aux travaux du Groupe d'évaluation technique, du Conseil consultatif ainsi qu'aux programmes d'échange des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port et aux séminaires à l'intention des inspecteurs. Le Canada a également dirigé le Groupe de travail du ME de Paris sur l'amélioration du système de rapport des inspections. À titre de membre du ME de Paris, les inspecteurs canadiens chargés du contrôle des navires par l'État du port ont procédé à des inspections concentrées sur l'assujettissement des cargaisons du 1er mars 2001 au 31 mai 2001 dans le cadre d'une campagne d'inspections concentrées précisée dans le mémorandum d'entente.

La Sécurité maritime de Transports Canada a également participé à la réunion du Comité du ME de Tokyo qui s'est tenue au cours de l'année de même qu'aux missions d'experts et aux séminaires à l'intention des inspecteurs. À l'occasion du Programme d'échanges des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, des inspecteurs canadiens ont été affectés en Nouvelle-Zélande. Le Canada est également membre de trois des groupes de travail intersessions du Comité.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les ME de Paris et de Tokyo, nous vous invitons à consulter les sites Web suivants :

- Paris : **www.parismou.org**
- Tokyo : **www.tokyo-mou.org**

Initiatives internationales

Le 6 juin 2001, le Canada a continué à démontrer son engagement à l'égard de l'amélioration de la sécurité maritime en signant la *Déclaration conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port* avec ses voisins de l'Amérique du Nord. Le Canada, le Mexique et les États-Unis d'Amérique ont signé la Déclaration à Londres (Angleterre) lors de la 74e session du Comité sur la sécurité maritime de l'OMI. Cette convention est le fruit du travail amorcé il y a deux ans par le Groupe consultatif sur le transport de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA); il servira de cadre à l'amélioration de la sécurité de la navigation en Amérique du Nord.

À l'intention de ceux qui ont signé la convention, le ministre canadien des Transports, M. David Collenette, a déclaré : « Cette déclaration contient des mesures qui amélioreront l'application et qui permettront d'harmoniser les méthodes d'inspection, de détention et d'établissement de rapports des navires qui ne respectent pas les normes. Cette collaboration internationale démontre l'engagement que nous partageons à l'égard de navires plus sûrs et de mers plus propres de même qu'à l'égard de conditions de travail et de vie acceptables à bord des navires. »

En signant cette déclaration, les autorités maritimes des trois pays ont convenu de ce qui suit :

- renforcer la coopération;
- harmoniser les méthodes de formation, d'inspection, de détention et d'établissement de rapports;
- appuyer et favoriser les efforts de l'Organisation maritime internationale pour améliorer les normes de la navigation et leur respect;
- consigner le refus de certains États du pavillon de contrôler leurs navires de façon appropriée;
- planifier l'adoption de critères exhaustifs à l'égard des administrations des États du pavillon et des registres de navires; et
- diffuser régulièrement de l'information détaillée sur les données statistiques en matière d'inspection et de détention.

Les trois pays ont déjà pris des mesures pour atteindre certains de ces buts. À cet égard, les inspecteurs de Transports Canada ont eu l'occasion de visiter les ports de Manzanillo (Mexique) et de Seattle (États-Unis). Le Canada a accueilli des inspecteurs de la Garde côtière des États-Unis, lesquels ont assisté au cours de formation en contrôle des navires par l'État du port; nous nous réjouissons à la perspective d'accueillir dans un proche avenir des inspecteurs de l'Administration maritime du Mexique. Ce faisant, les trois parties souhaitent promouvoir des inspections plus cohérentes et exhaustives.

Transports Canada a également accueilli un inspecteur chilien chargé du contrôle des navires par l'État du port et il a prêté le concours de conférenciers à l'Académie maritime internationale de l'OMI à Trieste (Italie). L'Académie maritime internationale (AMI) de Trieste est une institution internationale dans le domaine de la formation post-universitaire. Ses cours s'adressent à des participants titulaires de diplômes universitaires ou ayant suivi une formation équivalente, qui travaillent déjà dans des structures gouvernementales, mais qui exigent plus de formation pour améliorer la qualité de leur travail. Des étudiants du monde entier fréquentent cette Académie.

Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port – 2001

Inspections

Au Canada, les inspections de contrôle portuaire sont menées conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et aux mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port quand il s'agit de déterminer la conformité des navires étrangers aux conventions internationales. Au cours des cinq dernières années, c'est en 2001 que le nombre des inspections a atteint un sommet; on en a alors effectué 1 197. Ce chiffre correspond à environ trente pour cent (30 %) des navires faisant escale dans des ports canadiens. Grâce à un meilleur ciblage des navires et à nos programmes spéciaux (notamment ceux de l'inspection des vraquiers et de l'inspection des navires-citernes), on a constaté une baisse du nombre des navires ne respectant pas les normes et pratiquant le commerce dans les ports canadiens.

Le nombre des navires présentant des anomalies correspond à cinquante-deux pour cent (52 %) de l'ensemble des inspections. Ce chiffre est légèrement inférieur à celui de l'année 2000, lequel correspondait à cinquante-quatre pour cent (54 %). Parmi les navires présentant des anomalies, huit pour cent (8 %) de l'ensemble des navires inspectés ont été détenus comparativement aux détentions en 2000 alors que le pourcentage était plus élevé, le taux de détention étant de dix pour cent (10 %).

Aliments mal rangés dans le congélateur

Tableau 1 : Comparaison des navires inspectés, des navires présentant des anomalies et des navires détenus au Canada au cours des cinq dernières années

ANNÉE	2001	2000	1999	1998	1997
Inspections	1 197	1 070	1 076	1 191	1 011
Présentant des défectuosités	634	583	563	587	470
Détentions	92	103	125	142	118

Tableau 2 : Navires inspectés par État du pavillon au cours des cinq dernières années

PAYS	2001	2000	1999	1998	1997
Afrique du Sud	0	3	1	0	0
Algérie	0	4	2	4	3
Allemagne	11	13	13	8	13
Antigua-et-Barbuda	16	15	11	12	6
Antilles Néerlandaises	1	4	4	5	3
Arabie Saoudite	3	2	0	2	2
Bahamas	102	77	87	102	84
Bahrein	0	0	0	1	0
Barbade	13	22	16	16	18
Belize	0	1	1	5	3
Bermudes	18	8	17	12	17
Bolivie	0	0	1	0	0
Brésil	0	2	2	2	2
Bulgarie	4	6	4	4	4
Cambodge	1	0	0	0	0
Cameroun, Rép. du	1	0	0	0	0
Chili	1	0	1	1	1
Chine, Rép. Populaire de	2	9	3	14	12
Chypre	82	69	75	93	78
Colombie	1	0	0	0	0
Corée, Rép. de	19	8	9	7	4
Croatie	4	3	12	7	3
Cuba	0	0	0	6	11
Danemark	11	16	10	17	21
Égypte	2	0	4	2	3
Émirats Arabes Unis	0	0	0	1	0
Espagne	1	1	0	0	0
Estonie	0	0	1	2	1
États-Unis	15	17	22	12	9
Finlande	1	2	2	1	1
France	7	5	3	4	4
Gibraltar	2	3	1	2	0
Grèce	66	49	57	67	50
Honduras	0	0	0	1	0
Hong Kong	31	28	19	18	21
Hongrie	0	0	0	0	1
Île Maurice	1	0	0	2	3
Îles Caïmans	9	9	9	10	4

(SUITE) →

Tableau 2
(SUITE)

PAYS	2001	2000	1999	1998	1997
Îles Féroé	0	0	0	0	1
Îles Marshall	38	15	17	21	16
Inde	13	9	13	3	19
Indonésie	0	1	0	3	1
Iran	3	0	1	1	2
Islande	0	0	0	0	2
Israël	4	3	0	6	4
Italie	8	7	8	2	5
Japon	5	9	5	11	1
Koweit	0	0	1	0	0
Lettonie	0	0	0	3	4
Liban	0	0	0	0	1
Libéria	142	113	145	149	107
Lithuanie	4	10	3	5	5
Luxembourg	0	0	0	0	1
Malaisie	3	6	5	9	5
Malte	74	64	65	66	60
Man, Îles de	3	4	1	4	1
Maroc	1	0	1	0	0
Mexique	0	1	1	0	0
Myanmar, Union du	2	2	4	3	6
Norvège	71	69	72	80	68
Pakistan	0	0	1	0	1
Panama	235	198	178	189	121
Pays-Bas, Les	21	27	29	26	20
Philippines	20	32	23	20	18
Pologne	2	4	3	7	5
Portugal	2	0	0	3	1
Qatar	0	2	0	1	0
République Arabe Syrienne	0	0	0	0	1
Royaume-Uni	22	14	13	15	13
Russie	11	10	13	19	23
Saint-Vincent-et-Les Grenadines	13	18	15	19	14
Sao Tome-et-Principe	1	0	0	0	0
Singapour	40	35	34	36	43
Sri Lanka	0	1	0	0	0
Suède	3	5	8	10	13
Suisse	2	1	1	1	1
Taïwan	1	3	3	1	2
Thaïlande	5	4	7	3	8

(SUITE) →

Tableau 2 (SUITE)

PAYS	2001	2000	1999	1998	1997
Tonga	1	0	0	0	0
Tunisie	0	0	0	0	1
Turquie	9	7	11	17	17
Tuvalu	2	0	0	0	0
Ukraine	0	6	3	8	11
Vanuatu	11	14	5	8	7
Venezula	0	0	0	2	0
Total	1 197	1 070	1 076	1 191	1 011

Les pavillons de la majorité des navires inspectés en 2001 sont les mêmes que ceux des années précédentes, à savoir, le Panama, le Libéria, les Bahamas, Chypre, Malte, la Norvège et la Grèce. Ces sept États du pavillon représentent soixante-quatre pour cent (64 %) de l'ensemble des inspections effectuées.

Comme auparavant, ce sont les navires du Panama qui ont été les plus nombreux à subir l'inspection totalisant 235, ce qui représente vingt pour cent (20 %) de l'ensemble des inspections effectuées. Cette année, le nombre des navires battant pavillon des Îles Marshall et ayant été inspectés au Canada a augmenté considérablement.

■ Tableau 3 : Inspections par port/bureau au cours des cinq dernières années

BUREAU	2001	2000	1999	1998	1997
		RÉGION DE L'ATLANTIQUE			
St. John's	57	41	56	53	54
Marystown	0	0	0	0	0
Lewisport	1	3	3	5	9
Cornerbrook	1	4	4	9	11
Dartmouth	106	124	109	122	87
Sydney	8	12	9	11	6
Yarmouth	6	2	8	4	10
Charlottetown	6	8	12	17	18
Saint John N.-B.	104	53	48	149	125
Port Hawkesbury	134	74	66	68	63
Bathurst	29	18	37	17	9

(SUITE) →

Tableau 3 (SUITE)

BUREAU	2001	2000	1999	1998	1997
			RÉGION DE QUÉBEC		
Montréal	71	72	101	67	75
Baie-Comeau	1	13	26	23	6
Rimouski	4	3	3	2	3
Gaspé	6	6	10	9	13
Québec	107	119	132	129	112
Sept-Îles	6	8	2	4	6
Port-Cartier	1	7	7	8	10
			RÉGION DE L'ONTARIO		
Toronto	0	7	8	19	27
Kingston	1	2	2	3	3
St. Catharines	3	10	15	25	13
Collingwood	0	0	0	2	0
Thunder Bay	24	45	46	38	72
Sarnia	7	11	9	11	5
			RÉGION DU PACIFIQUE		
Vancouver	477	410	347	187	267
Victoria	3	1	3	0	1
Prince Rupert	29	9	0	0	0
			RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD		
Ouest de l'Arctique	1	5	4	1	0
Est de l'Arctique	3	2	8	4	2
			VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT		
Voie Maritime	1	1	1	4	4
Total	1 197	1 070	1 076	1 191	1 011

Comme toujours, la Région du Pacifique a été la plus active; elle a effectué 509 inspections. Viennent ensuite la Région de l'Atlantique avec 452, la Région du Québec avec 196, la Région de l'Ontario avec 35, la Région des Prairies et du Nord avec 4 et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent avec 1. Ensemble, les régions du Pacifique, de l'Atlantique et du Québec ont effectué quatre-vingt-dix-sept pour cent (97 %) de toutes les inspections effectuées au Canada en 2001.

Comme par le passé, les navires battant pavillon du Panama, du Libéria, de Malte et de Chypre formaient soixante pour cent (60 %) de toutes les détentions au Canada. Ces États du pavillon représentent également quarante-cinq pour cent (45 %) des navires inspectés par des inspecteurs canadiens chargés du contrôle des navires par l'État du port.

■ Tableau 4 : Navires détenus par État du pavillon au cours des cinq dernières années

ÉTAT DU PAVILLON	2001	2000	1999	1998	1997
Algérie	0	3	0	2	1
Allemagne	1	0	1	0	0
Antigua-et-Barbuda	1	1	3	1	0
Antilles Néerlandaises	0	1	0	0	0
Bahamas	7	4	3	7	7
Barbade	0	1	0	0	0
Belize	0	0	0	3	2
Bermudes	3	0	0	1	0
Brésil	0	1	1	1	0
Bulgarie	1	1	1	0	0
Chili	1	0	0	0	0
Chine, Rép Populaire	0	1	2	1	2
Chypre	13	10	18	27	21
Corée, République de	0	1	2	1	0
Croatie	0	0	0	0	1
Cuba	0	0	0	0	4
Danemark	0	0	0	0	1
Égypte	0	0	3	0	2
États-Unis	0	0	3	0	0
France	0	0	0	0	1
Gibraltar	0	1	0	0	0
Grèce	6	4	7	7	6
Hong Kong	1	2	4	1	3
Île Maurice	0	0	0	1	0
Îles Caïmans	3	2	0	0	0
Îles Marshall	3	0	0	2	0
Inde	1	0	5	0	6
Indonésie	0	0	0	1	0
Iran	1	0	0	1	0
Italie	0	2	0	0	1
Japon	0	1	0	0	0
Lettonie	0	0	0	0	1
Liban	0	0	0	0	1
Libéria	12	13	18	23	8
Lithuanie	0	1	1	1	0
Luxembourg	0	0	0	0	1
Malaisie	1	1	0	1	2
Malte	13	15	12	18	10

(SUITE) →

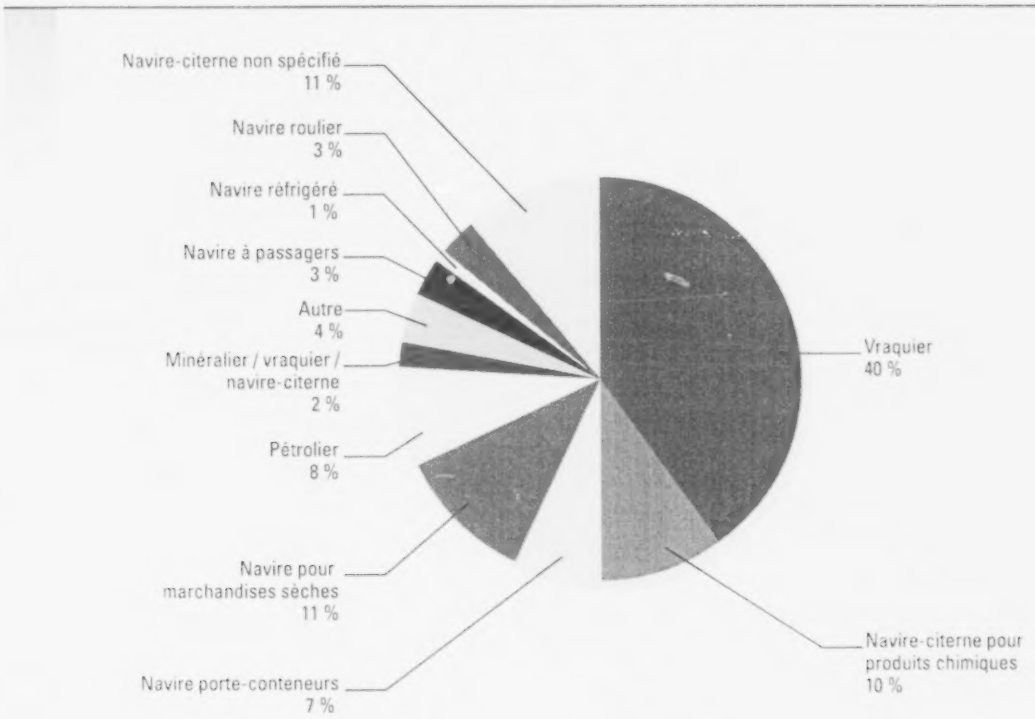
Tableau 4 (SUITE)

ETAT DU PAVILLON	2001	2000	1999	1998	1997
Maroc	1	0	0	0	0
Norvège	1	6	2	1	3
Pakistan	0	0	1	0	0
Panama	17	17	18	18	17
Pays-Bas, Les	0	4	1	1	0
Philippines	2	3	2	4	0
Qatar	0	1	0	0	0
République Arabe Syrienne	0	0	0	0	1
Russie	0	0	4	2	1
Saint-Vincent-et-Les Grenadines	1	3	2	4	4
Singapour	1	1	2	1	3
Suède	0	0	2	0	1
Taiwan	0	1	1	0	0
Thaïlande	0	0	2	2	2
Turquie	10		4	7	4
Ukraine	0	1	0	1	1
Venezuela	0	0	0	1	0

En 2001, le Panama vient en tête avec dix-sept navires détenus, ce qui représente cinq pour cent (5 %) de tous les navires panaméens inspectés. Viennent ensuite Chypre et Malte, avec treize détentions, ce qui représente seize pour cent (16 %) et dix-huit pour cent (18 %) de leurs inspections totales respectives. Ces données sont étroitement suivies par le Libéria avec douze détentions, ce qui constitue huit pour cent (8 %) des inspections totales de cet État.

Au Canada, le plus grand nombre d'inspections par type de navire a toujours été celui des vraquiers. Les inspections des vraquiers se maintiennent à près de quarante pour cent (40 %) du total des navires inspectés. En 2001, les inspections totales des vraquiers s'établissaient exactement à quarante pour cent (40 %) des inspections effectuées. Les vraquiers représentaient soixante-trois pour cent (63 %) de toutes les détentions par type de navires.

Figure 1 : Navires inspectés par type



Anomalies

Les inspections du contrôle des navires par l'État du port permettent de constater de nombreuses catégories distinctes d'anomalies. De nouveau, la catégorie de l'équipement de lutte contre les incendies affiche le plus fort pourcentage d'anomalies, soit dix-huit virgule trois pour cent (18,3 %) du total. En 2001, on a inspecté au Canada 634 navires défectueux dont le nombre d'anomalies s'élevait à 3 747.

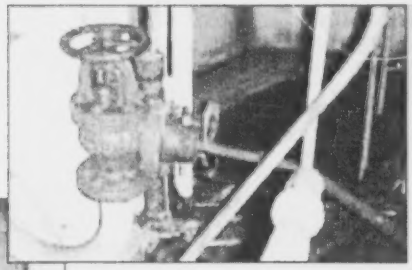
La sécurité en général se classait au deuxième rang des anomalies constatées, ce qui représente quinze virgule sept pour cent (15,7 %) du total des anomalies signalées.

La catégorie « Sécurité en général » énumère notamment, parmi les anomalies, les anomalies de structure et la corrosion de la structure d'un navire.

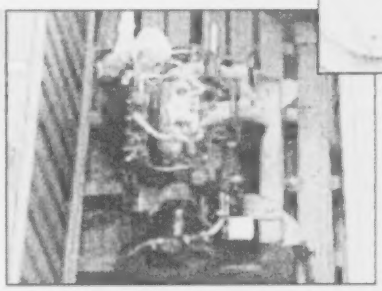
Rambardes corrodées et rompues
de la plate-forme de la grue d'un navire

L'équipement de sauvetage et de navigation ont obtenu les troisième et quatrième pourcentages d'anomalies, soit douze virgule six pour cent (12,6 %) et onze virgule cinq pour cent (11,5 %) respectivement.

Les quatre catégories d'anomalies susmentionnées indiquent des lacunes graves dans l'entretien de l'équipement et des structures essentielles qu'exige la sécurité de tout voyage. Il est inquiétant de constater qu'ils demeurent au sommet de la liste des problèmes, une fois de plus, en 2001.

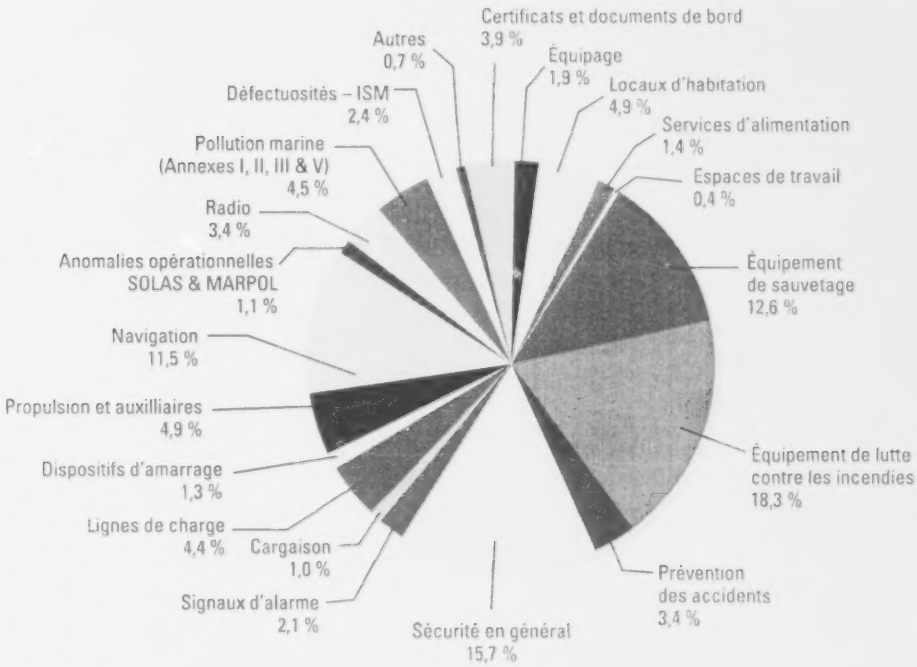


Prise d'eau d'incendie inutilisable avec un tuyau d'incendie



Moteur inutilisable d'embarcation de sauvetage

Figure 2 : Anomalies par catégorie


Certificats et documents de bord 3,9 %
Autres 0,7 %
Équipage 1,9 %
Locaux d'habitation 4,9 %
Défectuosités – ISM 2,4 %
Services d'alimentation 1,4 %
Pollution marine (Annexes I, II, III & V) 4,5 %
Espaces de travail 0,4 %
Radio 3,4 %
Équipement de sauvetage 12,6 %
Anomalies opérationnelles SOLAS & MARPOL 1,1 %
Navigation 11,5 %
Propulsion et auxilliaires 4,9 %
Équipement de lutte contre les incendies 18,3 %
Dispositifs d'amarrage 1,3 %
Lignes de charge 4,4 %
Cargaison 1,0 %
Prévention des accidents 3,4 %
Signaux d'alarme 2,1 %
Sécurité en général 15,7 %

Anomalies ISM

L'année 2001 était la troisième année de mise en œuvre complète du code international de gestion de la sécurité (ISM). Depuis le 1er juillet 1998, tous les navires à passagers ainsi que les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs de gaz et les engins à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux doivent transporter un Certificat de gestion de la sécurité en règle et un exemplaire du document de conformité de la compagnie.

Les résultats des inspections des trois dernières années ont démontré que la catégorie des préparatifs d'urgence a toujours obtenu le plus fort taux des anomalies liées au code ISM, lesquelles totalisaient 44 anomalies en 2001. Cette donnée représente quarante-huit pour cent (48 %) de toutes les anomalies liées au code ISM signalées.

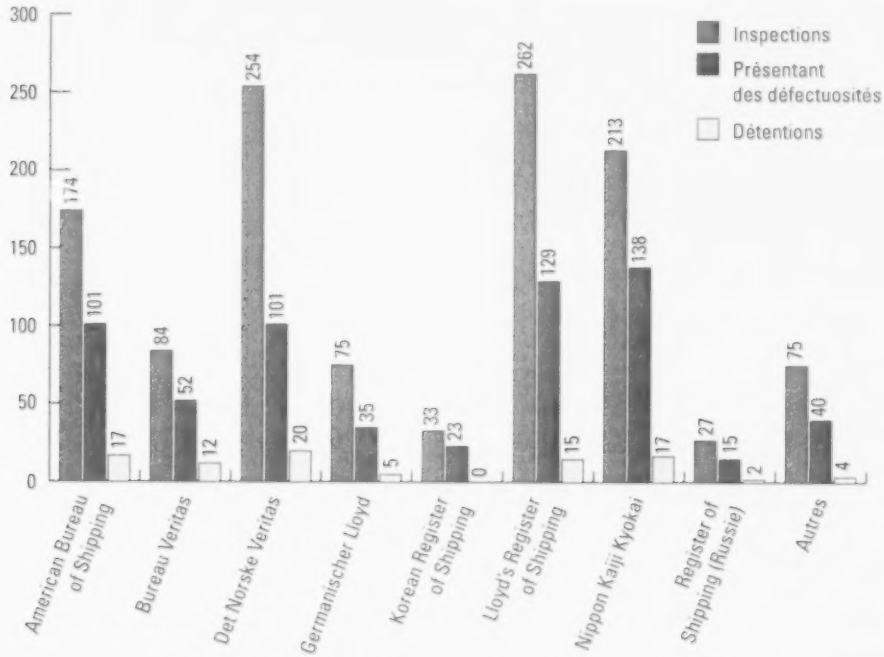
■ Tableau 5 : Anomalies liées au code ISM

Description des anomalies liées au code ISM	Nbre d'anomalies 2001	Pourcentage d'anomalies 2001	Nbre d'anomalies 2000	Pourcentage d'anomalies 2000
Politique sur la sécurité et l'environment	1	1,1	2	2,98
Responsabilités et pouvoirs de la compagnie	1	1,1	5	7,46
Responsabilités et pouvoirs du capitaine	0	0	1	1,49
Ressources et personnel	7	7,69	3	4,48
Mise en oeuvre et plans des opérations à bord des navires	7	7,69	6	8,96
Préparatifs d'urgence	44	48,35	19	28,35
Rapport et analyse de non-conformité, des accidents et des situations comportant des risques	5	10,62	3	4,48
Entretien de l'équipement à bord du navire	16	17,58	16	23,88
Documentation	7	7,69	7	10,45
Vérification, examen et évaluation par la compagnie	1	1,1	3	4,48
Brevets et certificats, vérification et contrôle	0	0	0	0
Autres	2	2,2	2	2,98

Sociétés de classification

La Figure 3 montre huit grandes sociétés de classification et une catégorie « Autres ». La société de classification Lloyd's Register of Shipping est celle qui a eu le plus grand nombre de navires inspectés, suivie par Det Norske Veritas, Nippon Kaiji Kyokai et American Bureau of Shipping. La Figure révèle également que la société de classification Bureau Véritas est celle qui a obtenu le plus fort pourcentage de détentions par rapport au nombre de ses inspections, tandis que Korean Register of Shipping a obtenu le pourcentage le plus faible. La représentation des détentions à la Figure 3 ne révèle pas s'il s'agissait de détentions liées à des sociétés de classification.

Figure 3 : Navires inspectés, navires présentant des anomalies et navires détenus par une société de classification

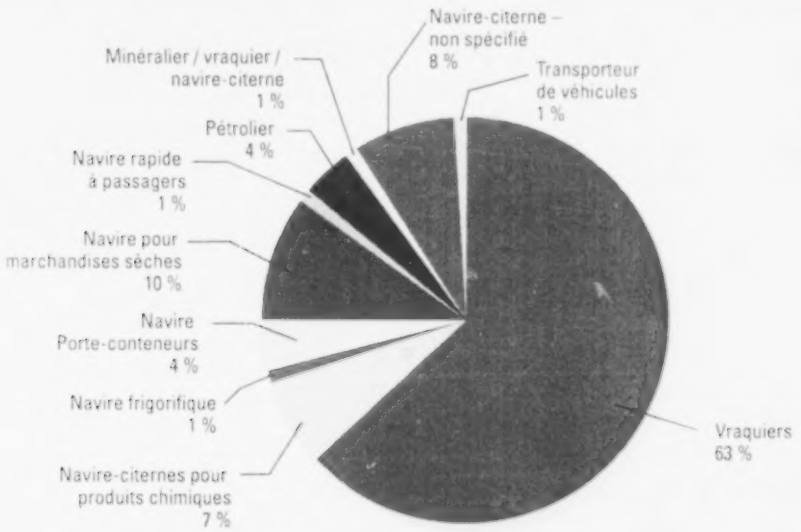


Détentions par type de navires

Sur les quatre-vingt-douze navires détenus en 2001, cinquante-huit pour cent (58 %) étaient des vraquiers. Ce chiffre représente soixante-trois pour cent (63 %) des détentions totales de cette année.

En fait, au Canada, le chiffre d'environ soixante-trois pour cent (63 %) de toutes les détentions demeure constant dans le cas des vraquiers, le pourcentage le plus élevé suivant étant de cinquante-trois pour cent (53 %) plus faible et appartenant au type de navires de marchandises générales sèches.

■ Figure 4 : Navires détenus par type


Navire-citerne – non spécifié 8 %
Transporteur de véhicules 1 %
Minéralier / vraquier / navire-citerne 1 %
Pétrolier 4 %
Navire rapide à passagers 1 %
Navire pour marchandises sèches 10 %
Navire Porte-conteneurs 4 %
Navire frigorifique 1 %
Navire-citernes pour produits chimiques 7 %
Vraquiers 63 %

Tête d'un conduit de ventilation remplacée par une bouteille en plastique de deux litres

Résumé

Depuis les cinq dernières années, le nombre des inspections effectuées en 2001 dans les ports canadiens a atteint le sommet de 1 197. Les données statistiques révèlent que le nombre de navires présentant des anomalies avoisine toujours les cinquante-trois pour cent (53 %) depuis les trois dernières années, les écarts étant faibles au cours de la période de cinq ans ayant fait l'objet de la mesure.

Malgré l'augmentation du nombre des inspections et le nombre inchangé des navires présentant des anomalies, nous sommes heureux de constater que le pourcentage des navires détenus, lequel avoisinait les 12 % dans les années 1990, a chuté à 9,6 % en 2000 pour atteindre le pourcentage le plus bas de 7,7 % en 2001. Transports Canada estime que cette tendance encourageante démontre que, dans l'ensemble, l'amélioration de la qualité des navires qui font escale dans les ports canadiens est en grande partie attribuable au programme d'inspection du contrôle des navires par l'État du port. Le Ministère appuie également le fait de récompenser les navires en bon état et de faire une mauvaise publicité aux navires dont la qualité est inférieure aux normes.

La Sécurité maritime de Transports Canada souhaite une diminution constante des détentions pour en arriver, un jour, à une absence de détentions dans notre programme de contrôle des navires par l'État du port. Pour y parvenir, nous continuerons de privilégier la qualité plutôt que de la quantité des inspections. En outre, la Direction générale fera surtout porter ses efforts sur les séances de formation à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, elle plaidera en faveur de l'échange de l'expertise régionale et elle aidera d'autres pays à mettre en œuvre efficacement des régimes de l'État du port.

En poursuivant les initiatives de collaboration internationale et en rehaussant les normes de formation des inspecteurs, la Sécurité maritime de Transports Canada espère « serrer la vis » aux navires et aux équipages qui ne sont pas à la hauteur des normes et rendre les eaux du globe, en particulier celles entourant le Canada, plus sûres et respectueuses de la vie, des biens et du milieu marin.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port, veuillez consulter notre site Web à l'adresse suivante : **www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/Normes-Navires-et-Exploitations/Inspection/control-etat-port/menu.htm**